

§ 12. AB Stockholmshems nyproduktion av bostäder i kv. Hornslandet (tidigare kv. N15) i DP Norra 2 i Norra Djurgårdsstaden. Genomförandebeslut.

Förelåg koncernledningens och stadsledningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Koncernstyrelsen beslöt att föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. Genomförandet av nyproduktion av 152 lägenheter med kompletterande lokaler, inom kv. Hornslandet, Norra Djurgårdsstaden, till en total investeringsutgift om 540 mnkr, godkänns.

Koncernstyrelsen beslöt för egen del att

1. Genomförandet av nyproduktion av 152 lägenheter med kompletterande lokaler, inom kv. Hornslandet, Norra Djurgårdsstaden, till en total investeringsutgift om 540 mnkr, godkänns.
2. AB Stockholmshem får i uppdrag att teckna erforderliga avtal.
3. Beslutet i ärendet justeras omedelbart

Särskilt uttalande avgavs av Ann Mari Engel (V) enligt följande:

”Det är mycket välkommet med fler hyresrätter i Stockholm. Vi konstaterar dock att den kalkylerade hyresnivån på 2350 kr/kvm gör dessa oöverkomliga för de flesta stockholmare med normala inkomster. Godkännandekraven på fasta inkomster på tre gånger månadshyran innebär att man för att t ex få hyra en lägenhet på 80 kvm i detta projekt måste uppvisa en årsinkomst på närmare 600 000 SEK.

Vi anser att nyproduktionen ska inriktas på att väsentligt sänka produktionskostnaderna så att hyrorna blir överkomliga även för stockholmare med låga och normala inkomster.”

§ 13. Kommunfullmäktiges beslut avseende kompletterande ägardirektiv

Förelåg koncernledningens tjänsteutlåtande.

Koncernstyrelsen beslöt att

1. Anmälan av kommunfullmäktiges beslut avseende Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 godkänns.
2. Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 godkänns.
3. Anmälan av kommunfullmäktiges beslut avseende Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm godkänns.
4. Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm godkänns.
1. Dotterbolagen inom koncernen Stockholms Stadshus AB får i uppdrag att arbeta in de åtgärder i strategin Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel som berör bolagen i deras respektive miljöhandlingsplaner.
2. Stadens Elbilsstrategi (utl. 2011:60) ersätts av Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm och utgår som strategidokument.
3. Riktlinjer för idéburen stadsförbättring godkänns.

Särskilt uttalande avgavs av Daniel Helldén (MP) enligt följande:

”Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050

Det är positivt att en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 tagits fram och att Stockholm därmed åter kan ta ett steg framåt i klimatarbetet. Även om riktningen i färdplanen i stort sett är rätt så är takten för långsam och många av de föreslagna åtgärderna kan tidigareläggas. En mer detaljerad och skärpt tidsplan behövs för att öka och hålla takten. Det är oroande att allianspartierna hittills inte varit redo att fatta de radikala beslut som behövs för att uppnå målet om en fossilbränslefri stad.

FNs klimatpanel IPCC slår fast att vi rör oss längs med en utsläppskurva som med stor sannolikhet tar oss till 4 graders uppvärmning vid slutet av detta århundrade, en katastrofal framtid för mänskligheten. Samtidigt visar IPCC att vi fortfarande har möjlighet att klara av att hamna under 2 graders uppvärmning under förutsättning att de globala utsläppen minskar drastiskt. Vi anser att det är av största vikt att bindande åtgärder och måldatum redan nu arbetas in i operativa dokument som styr stadens nämnder och bolag. Annars riskerar en stor del av arbetet med färdplanen att vara förgäves. Åtgärderna bör inarbetas i Stockholms åtgärdsplan för klimat och energi när denna ska uppdateras under 2015.

Det är viktigt att lägga in uppföljningar som avrapporteras till kommunfullmäktige varje år. Ingen politiker ska kunna sitta en hel mandatperiod för att sedan förvånas över att åtgärder släpar efter. Själva färdplanen bör följas upp och revideras minst var fjärde år. Har målen för minskningarna av klimatutsläppen inte uppnåtts måste planen revideras och skärpas vid dessa kontrollpunkter. Arbetet med utsläppsminskningarna får inte avstanna eller skjutas på framtiden.

För att driva och samordna klimatarbetet i Stockholm behövs en central funktion för klimat under kommunstyrelsen. Den ska ansvara för stadens strategiska klimatarbete, klimatberedskap samt för att styra satsningar på att Stockholm ska bli en fossilbränslefri stad. Klimatarbetet måste dock ha hög prioritet på alla nivåer inom staden och vi vill därför ge stadsdelarna ett tydligt uppdrag att ta fram lokala mål och åtgärder för att minska klimatutsläppen, anpassade efter varje stadsdels lokala förhållanden.

Många punkter handlar om att "verka för" olika åtgärder, men det är viktigt att även ha en plan för vad målet för åtgärderna är, det vill säga hur mycket klimatutsläppen ska ha minskat vid en viss tidpunkt eller hur mycket cykel- eller spårtrafiken ska ha ökat vid vissa tidpunkter. Det är också av vikt att kunna påvisa vilka konsekvenser (ekonomiska eller andra) som uppskjutna åtgärder innebär.

Det finns ett stort behov av regionalt samarbete, bland annat om satsningar på kollektivtrafik, för att det ska vara möjligt att nå klimatmålen. Det behövs en regional färdplan för utsläppsminskningar inom trafiksektorn. Förbifart Stockholm är ett hopplöst omodernt projekt som går på tvärs mot klimatmålen och tar resurser från nödvändig kollektivtrafikutbyggnad. Därför måste planerna på Förbifart Stockholm skrotas och alla trafiksatsningar måste långsiktigt leda till sänkningar av växthusgasutsläpp. De sammantagna lokala insatserna avgör hur väl regionen kommer att lyckas. Vi noterar att Stockholms färdplan på trafikområdet inte tillämpar den så kallade fyrstegsprincipen. Det första steget, att vid samhällsplaneringen prioritera ett mer transportsnålt samhälle, saknas. Planen visar på vissa punkter åtta förlorade år med alliansstyrets vingliga klimatpolitik. Ett exempel är att åtgärder för ökad samlastning nu beräknas beslutas någon gång under nästa mandatperiod.

All byggnation i Stockholm ska ske på ett yteffektivt och klimatsmart sätt och alla bostäder som byggs i Stockholm ska förbruka maximalt 45-50 kWh/kvm/år exklusive hushållsel. Energikraven ska skärpas med inriktning mot nollenergihus där tillförd energi bör komma från egna solceller eller solfångare.

Dessutom bör staden snarast ta fram kompletterande beräkningsmetoder för kommuninvånarnas klimatpåverkan utanför stadens gränser i form av konsumtion och resor. Färdplanen omfattar endast de klimatgaser som produceras inom Stockholms stad. Nästan ingen produktion av mat och varor sker i staden, och alla transporter utanför kommun- och landsgränser utesluts.

Det är nödvändigt att staden kommunicerar allvaret i klimatförändringarna med kommuninvånarna. Invånarna måste ha möjlighet att göra klimatsmarta val och konsumenterna ska ha större inflytande på marknaden. Detta förutsätter att staden satsar på aktiva och förebyggande informationskampanjer, och bidrar med riktad rådgivning till företag, föreningar och privatpersoner för att dessa ska kunna göra rätt klimatval.

Staden måste aktivt påverka regeringen i syfte att höja den nationella koldioxidbeskattningen, införa system för nettodebitering av el och öppen fjärrvärme med flera åtgärder. Miljöpartiet vill att Sverige inför ett klimatpolitiskt ramverk som sätter bindande mål för klimatarbetet, med utgångspunkt i forskarnas rekommendationer. Vi är skeptiska till flertalet av förslagen om klimatkompensation. Osäkerheten är för stor för om satsningar på CDM eller ökade sankor ger någon substantiell effekt. Det är viktigt att inte avleda uppmärksamheten från konkreta utsläppsminskningar på hemmaplan. För att kunna hejda klimatförändringarna krävs kraftiga och långsiktiga nedskärningar av växthusgasutsläppen. Åtgärderna kan inte vänta. Det behövs många framtidsinriktade beslut i kommunen och medvetet agerande varje dag av alla invånare.

Strategi för miljöfordon och förnybara drivmedel

Trots att en politik för minskad trafik är kärnan i ett fossilbränslefritt Stockholm är det av stor vikt att få en fungerande strategi för att kunna fasa ut fossila drivmedel i kvarvarande fordon. Det är tydligt att det behövs långsiktiga och tydliga incitament för gå från fossildrivet till förnybart och de ekonomiska incitamenten måste bli starkare för att det ska vara möjligt att nå de uppsatta målen. Detta återspeglas även i Stockholms stads egna uppföljningar.

Tillgången till förnybara drivmedel (skog, jordbruk, biogas och el) är inte obegränsad. I en värld med ökande befolkning, växande ekonomi och tilltagande intresse av att byta ut fossila råvaror mot förnybara ökar konkurrensen om biomassa. Därför är det av största vikt att ha en plan för hur olika energislag bör användas och att snarast bygga ut infrastrukturen för exempelvis egen produktion av biogas och egenproducerad el.

Staden måste sluta gynna ökad privatbilism. Att underlätta för bilpooler i Stockholm kan vara ett sätt att minska antalet bilar. Vi har länge drivit att staden ska skapa utrymmen och särskilda parkeringsmöjligheter för bilpoolsbilar i både gamla och nya bostadsområden. Lämpliga platser är vid kommunala förvaltningar och bolag där bilpoolerna under dagtid kan utnyttjas av stadens anställda. Även utan att driva en

kommunal bilpool kan staden underlätta för bilpoolsföretag genom att upplåta mark för parkering och laddinfrastruktur för elbilspooler. Vi förespråkar ett system liknande det som finns i Paris (Autolib). De omlastningscentraler för exempelvis varubilar (som finns med i Färdplan för ett fossilfritt Stockholm 2050) bör utrustas med laddinfrastruktur och ellastbilar kan upphandlas för leveranser i staden. Det är också viktigt att staden inför snabbbladdningsstationer för taxibilar, men även för privatbilister som går över till elbil.

De undantag för miljöfordon, som anges för specialfordon och uttryckningsfordon, bör tillämpas bara i undantagsfall och där utredning visar att undantaget är absolut nödvändigt. Det är märkligt att ambitionsnivån för arbetsmaskiner föreslås vara högre i miljöprofils-områden. Kraven på arbetsmaskiner borde vara lika höga överallt i staden. Det är av stor vikt att åtgärderna i strategin fastställs, tidsätts och finansieras för att målen ska kunna uppnås.

Osäkerhet råder om huruvida flera av målen i strategin kan nås beroende på avsaknad av långsiktiga spelregler och osäkerhet om styrmedel på nationell nivå. Miljöförvaltningen bör få i uppdrag, att tillsammans med Göteborg och Malmö, samordnat påverka staten i syfte att få till stånd förändrade nationella regelverk som gynnar miljöfordon och förnybara drivmedel enligt strategin. Staden kan inte i längden kompensera för merkostnaden att köpa in miljöbilar utan de nationella reglerna måste gynna miljöfordon. Ett s.k. bonus/malus-system, där de miljömässigt sämsta bilarna subventionerar de miljöbättre bilarna skattemässigt, bör införas. Den nationella miljöbilsdefinitionen bör också ändras så att utsläppskraven inte längre på samma sätt baseras på tjänstevikt. En övre gräns för koldioxidutsläpp ska införas där bilen, oavsett vikt, inte längre kan vara en miljöbil. Fordon som helt drivs av fossila bränslen (bensin eller diesel) ska inte ingå i en framtida miljöbilsdefinition då dessa bilar på sikt behöver fasas ut för att uppnå en fossilfri fordonsflotta.”

§ 14. Övriga anmälningssärenden

Förelåg koncernledningens tjänsteutlåtande.

Anmälades och lades till handlingarna följande ärenden:

1. Koncernledningens remissvar avseende Uppdragsbekräftelse - Fossilbränsleoberoende organisation 2030
2. Koncernledningens remissvar avseende Klimatförändring och Stockholms stad
3. Koncernledningens remissvar avseende Uppdragsbekräftelse - Stadens energiarbete i egna fastigheter
4. Koncernledningens remissvar avseende Begäran om utökat borgensåtagande
5. Koncernledningens remissvar avseende Motion (2013:78) om policy för att minska elförbrukning från belysning i Stockholms stads verksamheter och bolag
6. Koncernledningens remissvar avseende Remiss av Vägledning - Kulturmiljövårdens riksintressen
7. Koncernledningens remissvar avseende Remiss av Naturvårdsverkets redovisning av regeringsuppdrag om investeringsstöd för hållbar återföring av fosfor